

編號：第 321/2021 號 (刑事上訴案)

上訴人：A

日期：2022 年 7 月 28 日

**主要法律問題：**

- 欠缺說明理由
- 審查證據方面明顯有錯誤
- 在說明理由方面出現不可補救之矛盾
- 過錯比例
- 風險比例

**摘要**

1. 原審法院合議庭經分析卷宗資料，認為《民法典》第 477 條所羅列的要件，即事實、不法性、過錯、因果關係和損害這五項要件不能一拼成立，因此，依職權為上訴人利益，再考慮透過風險責任的規定對上訴人的請求作出審理，即使上訴人在其起訴狀中沒有提出以風險責任作補充請求亦然。

從中可以看到，原審法院已經根據法律規定對所作之決定說明理由，尤其是就認定屬風險責任而作出相關理由說明，裁決符合判決書的形式要求。

2. 具體分析相關的證據，原審法院在審判聽證中聽取了嫌犯的聲明，聽取了上訴人(被害人)的聲明，亦聽取了案中證人包括警員、醫生等的證言，審查了案中的文件等。原審法院客觀分析種種證據，並根據自由心證原則對相關的事實做出判斷。

3. 原審法院在說明理由部分已說明其形成心證的過程，並清楚、客觀及合理地說明了不採納上訴人的陳述的理由。其後，分析原審法院所認定的事實、未經法院認定的事實以及相關的判決及理由說明，原審法院在說明理由方面並未出現不可補救之矛盾。

4. 原審法院是根據已證事實而未能認定交通意外雙方存有過錯，故此，上訴人提出刑事上的過錯與民事上的過錯並不完全相同，嫌犯的無罪判決並不能必然推定嫌犯當時在民事層面沒有過錯的上訴理由並不成立。

5. 經分析兩部車輛具體情況，原審法院訂定上訴人(民事原告)所駕駛的輕型電單車與嫌犯所駕駛的重型電單車所應承擔的風險責任比例分別為 45%及 55%，沒有明顯的不適當，應予以維持。

裁判書製作人

---

譚曉華

# 合議庭裁判書

編號：第 321/2021 號 (刑事上訴案)

上訴人：A

日期：2022 年 7 月 28 日

## 一、 案情敘述

於 2021 年 2 月 5 日，在初級法院刑事法庭第 CR3-19-0290-PCC 號卷宗內裁定民事被告澳門保險股份有限公司須向民事原告 A 支付澳門幣 270,497.78 元的損害賠償金，及須向利害關係人 B 保險（澳門）股份有限公司支付澳門幣 473,060.61 元的損害賠償金，以及該等金額根據終審法院 2011 年 3 月 2 日第 69/2010 號上訴案的統一司法見解裁判所定的法定利息；駁回針對民事被告及其他利害關係人的其餘民事請求。

嫌犯 C 被起訴以直接正犯及既遂方式觸犯一項《刑法典》第 142 條第 3 款結合第 1 款及第 138 條 c 項，並配合《道路交通法》第 93 條第 1 款及第 94 條第 1 項所規定及處罰的過失嚴重傷害身體完整性罪，被判處不成立。

民事損害賠償請求人(被害人 A) 不服，向本院提起上訴，並提出下列的上訴理由：

1. 上訴人針對原審判決中的民事請求部分提起本上訴；
2. 刑事的無罪判決並不妨礙審理民事請求並作出給付判決，只要能確定構成民事責任的要件，而民事責任上的過錯與刑事罪

過並不必然吻合；

3. 原審法院單憑罪疑從無原則開釋嫌犯，但卻沒有分析嫌犯在相關交通事故中是否存有民事層面上的過錯並作出相應的理由陳述，因而導致被上訴裁判沾有欠缺說明理由的瑕疵；
4. 《民事訴訟法典》第 579 條對於無罪判法的推定並不能適用於本案，因為只有證實嫌犯未有實施被控訴的事實或證實其行為具有合法性的情況下嫌犯才能受惠於上述條文所規定的推定，但根據被上訴裁判的內容，僅是未能證實相關事實，故為了判斷嫌犯在本案具體事故中是否有過錯，在沒有其他法定標準的情況下，依據《民法典》第 480 條第 2 款的規定，需要求助將過錯變得可見可信的一般經驗原則，即根據一個正常人或者一個善良家父注意要求予以認定；
5. 原審法院認定上訴人當時被撞前沒有扶起電單車主要是建基於交通意外報告書的內容以及警員 D 在聽證上的證言，但被上訴法院單憑上述證據而作出認定是明顯違反證據價值和經驗法則的，因為案中的交通意外報告書內容並沒有由上訴人簽署確認，且相關警員是事隔多年才在庭審按上述報告書內容作證，記憶力難免有限，故不應單憑此來否定上訴人的證言的可信性；
6. 另一方面，在被消防救護車接走傷者前，警員 D 主要是詢問兩名駕駛者兩車是否有發生碰撞，從而先判斷案件屬性，故當時該警員理應沒有對上訴人和嫌犯作詳細深入的詢問，因而不能以此來理解被害人當時沒有即時向警員說出相關經過，從而認定上訴人是其後說出不實聲明；
7. 上訴人於 2018 年 5 月 8 日(案發四個月後)才因條件許可到交通廳作聲明，並即時向警員講述案發經過，包括其是在攙扶車輛

時被撞到，故其當時的聲明與庭審上的聲明是一致的，沒有誇大對自己有利和隱瞞對自己不利的情節；

8. 考慮到事發地點沒有錄像證據，法庭除了考慮肇事者聲明外，還應當分析上訴人的傷勢以及兩車事發後的位置按經驗法則作出理性判斷；
9. 根據警員 E 的證言，倘若上訴人當時是在橫臥的情況下被撞，理應不會傷及腰部，且事後兩架車都應該會混在一起(詳閱本陳述正文部分所援引的錄音內容)；
10. 配合上訴人於庭上的證供，可以合理地理解到上訴人當時被撞前確實已扶起其電單車，但原審法院卻認為控訴書第七條的後部分無法證實(即被害人剛從原地扶起電單車)，導致審查證據方面明顯出現錯誤；
11. 在上訴人需要一些時間扶起電單車的情況下，嫌犯理應在比較遙遠的地方已見到上訴人，絕對有足夠時間作出反應，但仍然只在距離上訴人約一米多的地方才進行剎車操作，這顯示嫌犯沒有謹慎留意道路上的情況並避免作出任何可影響安全駕駛的行為以及導致其本人當時無法安全停車，因而違反《道路交通安全法》第 15 條和第 30 條的規定；
12. 根據一般經驗法則，對於當時情況，是要求一個正常人或善良家父注意相關情況並避免意外發生，故毫無疑問嫌犯當時絕對是有民事上的過錯(過失)；
13. 考慮到嫌犯的行為導致上訴人受傷，其事實存有不法性、損害、可歸責性以及事實與損害間存有因果關係，因而嫌犯理應對上訴人的損害完全負起因不法事實所生的民事責任；
14. 即使上訴法院在分析了卷宗的資料後仍然認為未能肯定上訴人

被撞前已扶起其電單車，為了謹慎辯護之需要，上訴人認為仍應基於出現說明理由方面出現不可補救之矛盾而對民事請求部分作出改判；

15. 根據已證事實，上訴人為安全駛過鐵板而進行剎車減速，但在駛上鐵板時打滑導致人車倒地，按常理被害人理應是在一進入鐵板範圍便跌下，當時倒下的位置必然是在鐵板的初端；嫌犯當時是在距離被害人的一米多(即一定不足兩米)的位置進行剎車操作，因此當時嫌犯絕對是仍未到達鐵板範圍，而當嫌犯剎車時便失去平衡人車倒地；
16. 然而，被上訴法院卻判斷本案牽涉一塊令被害人及嫌犯先後失控打滑倒地的鐵板，這個結論便使原審裁判在事實部分的證據性理據中出現矛盾；
17. 另一方面，交通事故發生時為晚上，街燈亮著，下雨，地面濕滑，交通密度暢通，但嫌犯(行車車速不超過每小時 40 公里)在看到上訴人在其前方人車倒地後立即進行剎車操作時僅距離上訴人僅的一米多(即少於兩米)；
18. 事實上，一米多並非很大距離，在當時車道暢通的情況下保持這麼短的距離亦不合理；
19. 考慮到當時正在下雨且路面濕滑，嫌犯理應比天氣良好和地面不濕滑的情況下車速更慢和與前車保持更大的距離，但嫌犯僅在距離上訴人不足兩米的地方才見到前面的事故並立即進行剎車操作，在這麼近的距離下緊急剎車，按一般經驗法則，嫌犯應該是即時大力剎車，因而才會導致其電單車失去平衡並向前滑行；
20. 更甚者，鐵板長 4.5 米，嫌犯從彼方碰撞到被害人後使被害人從

鐵板的初端滑行到鐵板的末端並滑出鐵板，這毫無疑問顯示嫌犯在碰撞前的衝力十分巨大，印證出嫌犯當時的車速沒有考慮路面濕滑的情況或嫌犯剎車不足；

21. 倘若嫌犯當時有與前車保持更遠的距離，即使被害人突然倒地，嫌犯都會有足夠時間安全剎停其電單車，避免自己倒地或碰撞到前車；倘若兩車的距離更大或嫌犯當時的車速更低，即使嫌犯因天雨路滑而倒地滑行，亦未至於會碰撞到被害人的電單車；
22. 但原審法院卻將「嫌犯沒有與前車保持足夠的安全距離及保持適當車速」視為不獲證實，明顯出現了事實部分的證據性理據上的矛盾；
23. 因此，按照當時的具體客觀環境，任何一個正常人或善良家父均會注意到與前車所保持的距離應比一般情況更大，且在路面濕滑的情況下車速亦應比一般情況更慢；然而，嫌犯並沒有注意路面情況並作出正確駕駛操作，最終導致其失控撞到上訴人，故根據《民法典》第 480 條第 2 款的規定，應判定嫌犯對意外的產生有完全民事過錯；
24. 即使仍然認為嫌犯在本案所涉及的交通事故中不存有過錯(當然我們並不認同!)，基於謹慎辯護之目的，上訴人有必要指出原審法院對於風險責任比例的分配作出了一個錯誤的決定；
25. 根據本澳之司法見解，對風險比例作出判斷時，應優先考慮所有已查明的事實的具體情節，但原審法院卻忽略了交通事故的各具體情節，因而錯誤地適用了《民法典》第 499 條第 1 款的規定；
26. 從所有已證事實可知，事故發生時交通密度暢通、街燈亮著、

下雨以及地面濕滑，嫌犯當時的車速不超過每小時 40 公里，嫌犯見到被害人倒地後並即時進行剎車操作時僅距離被害人約一米多，嫌犯從後方碰撞到被害人後使被害人從鐵板的初段滑行至鐵板的前方(鐵板長 4.5 米)(顯示嫌犯有一定的衝力)；

27. 在天雨路滑的環境下，嫌犯不但沒有以比一般情況較慢的車速行駛，亦沒有與前車保持比一般情況更遠的距離，這無疑使其在道路駕駛時對其他道路使用者構成更大的風險，導致其駕駛的電單車的一般典型風險加劇；

28. 因此，根據上述所有已查明的事實的具體情節，再配合嫌犯所駕駛的是重型電單車而上訴人所駕駛的是輕型電車車，應將嫌犯所駕駛的電單車所應承擔的風險責任比例訂為 90%，以及將上訴人所駕駛的電單車所應承擔的風險責任比例訂為 10%。

綜上所述，按照有關依據及法律規定，懇請尊敬的中級法院各位法官閣下裁定本上訴理由成立，並廢止被上訴的合議庭裁判當中的民事部分，因而改判：

1 基於嫌犯需負不法事實所生之民事責任，故民事被告民事被告應向上訴人支付已證實的所有損害的全數金額以及相應的法定利息；

倘若不這麼認為，則

2. 基於風險責任，將嫌犯所駕駛的電單車與上訴人所駕駛的電單車所應承擔的風險責任比例分別訂為 90% 和 10%。

鑒於原審裁判沾有《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 b) 項及 c) 項的瑕疵，現依據同法典第 415 條之規定聲請再次調查證據，以便重新聽取證人 E 於審判庭證中所作之證言，尤其是於光蝶 CR3-19-0290-PCC 內 10.28 資料夾內 CH 資料夾內 Recorded on

28-Oct-2020 at

12.01.33(33TG\$NW01120121).WAV 檔中當中的以下部分：

- (i) 28:27 - 30:16 之內容；
- (ii) 31:07 - 31:12 之內容；
- (iii) 33:15 - 33:33 之內容；
- (iv) 40:41 - 40:54 之內容；
- (v) 41:54 - 44:14 之內容。

29. 再次聽取上述證言旨在釐清上訴人被撞前的情況(是橫臥還是已立起)，以便證明已證事實第七點的部分錯誤(更改了控訴書的內容)，而在分析上述證言再配合其他的客觀事實和證據(尤其是上訴人的傷勢以及兩車事後的未知)，可以直接作出改判，避免案件發還重審。

請求一如既往作出公正裁判！

嫌犯 C 的上訴作出了答覆，並提出下列理據（結論部分）：

1. 上訴人認為被上訴判決開釋嫌犯，但沒有從過錯層面上作出理由陳述，便直接採取風險責任的方式來處理上訴人的民事請求。
2. 誠然，案件分刑事及民事兩部分，雖然原審法院判嫌犯無罪，但確實有就上訴人的民事償請求作出考慮。
3. 原審法院合議庭經分析卷宗資料，認為《民法典》第 477 條所羅列的要件，即事實、不法性、過錯、因果關係和損害這五項要件不能一拼成立，因此，便直接依職權為上訴人利益，再考慮透過風險責任的規定對上訴人的請求作出審理，即使上訴人在其起訴狀中沒有提出以風險責任作補充請求亦然，因此，不能認同上訴人所言。

4. 法律規定判決中所作之決定要說明理由，而判決已就認定屬風險責任而作出說明理由，符合判決書的形式要求。
5. 上訴人爭議的說明理由是針對嫌犯的過錯(民事部分)，這是沒有道理的。民事過錯由上訴人證明，上訴人負舉證責任，不應將責任推給法理。上訴人負責證明過錯事實，並主張符合《民法典》第 477 條要件。
6. 基於經審判後，裁定未能證實「嫌犯駕駛時違反謹慎駕駛義務，沒有與前車保持足夠的安全距離及保持適當車速，以致沒有足夠時間及空間作出安全剎車操作，因而導致上述交通事故的發生，並使 A 的身體遭受普通傷害。」
7. 既然未能證實上述內容，嫌犯何來過錯。
8. 根據《民法典》第 480 條第 2 款之規定，亦不可能認為嫌犯有過錯。
9. 關於「審查證據方面明顯有錯誤」和「說明理由方式出現不可補救的矛盾」都涉及證據問題，因此，讓我們看看證據，尤其有否碰撞。
10. 兩部電單車均因鐵板滑倒，是在「倒臥在地的情況下」發生碰撞。(見交通意外報告和警員 D 陳述)
11. 上訴人指“自炒”後，扶起電單車時被撞(卷宗第 60 頁背面)，在庭審上又說坐上電單車座位後被撞。
12. 上訴人所言存在不可補正的矛盾。
13. 驗車報告證實嫌犯前車輪損毀，上訴人車輛車頭、車頭蓋、右邊車燈花損(見卷宗第 16 及 22 頁)，但上訴人車輛沒有被撞的痕跡。
14. 綜合分析，可判斷上訴人“自炒”向右跌下而弄傷右腳眼。嫌犯

駛至剎車 跌下，兩台車並沒有碰撞，因如有從後撞，上訴人車輛必有損毀並可從驗車中看到。

15. 現在可回應上訴人指出的瑕疵，上訴人先質疑現場證人的記憶、報告上沒有其簽名等，這是無理由。
16. 上訴人在庭審上沒有詳細交待事發過程，對多個如何發生意外的具體及實在的問題，在庭審上多次迴避，令各訴訟主體對如何發生意外存在疑問，可聽庭審錄音予以證明。
17. 證人E的證言只是個人單純理解，他主導調查，但沒有盡力處理。事實上，案件可分上訴人“自炒”受傷和可“因碰撞”受傷兩部分，因涉及傷人罪，理應分別調查，並在必要時做事實重演以認定到底是如何發生，但沒有做，導致偵查不足。
18. 上述證人的報告結論是，「後車碰撞前車機率非常高」，但沒有證據證明發生碰撞。又說上訴人「失控倒地，在地上滑行，不會受到嚴重傷害」。事實上，上訴人不是傷勢特別嚴重，只是傷到右腳腳跟而康復時間比較長而已。
19. 所以，E的證言沒有意義，只是個人判斷，不能對抗原審法院心證。
20. 若要調查證據，應調查所有庭審上的人所言，即上訴人、嫌犯及其他證人，這樣才全面。
21. 亦看不到原審法院的判斷有任何矛盾之處。
22. 上訴人只陳述其個人見解對抗法院心證。
23. 風險責任的比例，是上訴人爭議的另一要點。
24. 上訴人認為嫌犯車輛占 90%，上訴人則占 10%，這是欠缺理據的，上訴人只是再次強調嫌犯車輛如何，但卻不客觀看待自己的車輛在整個事件的角色。

25. 綜上所述，嫌犯認為上訴人主張的所有上訴依據均不成立，應予簡易裁判駁回上訴或裁定上訴理由不成立。

請求一如既往公正裁判！

民事被請求人（澳門保險股份有限公司）對上訴作出了答覆，並提出有關理據。<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup>其葡文內容如下：

1. Consideram-se integralmente reproduzidos os factos dados por provados descritos no douto acórdão do Tribunal a quo.
2. Inconformada com a indemnização fixada, insurge-se a recorrente contra a decisão.
3. Na verdade, não se provou que a C (arguida) tenha violado os deveres de condução ou que tenha agido com dolo ou negligência capaz de preencher o tipo de crime, não reunindo os pressupostos de punibilidade por ausência de ilicitude.
4. No essencial, no que respeita à dinâmica e circunstâncias do acidente, provou-se que havia obras no local com uma placa de ferro instalada na via de circulação, era de noite, estava a chover, havia pouca visibilidade, e as intervenientes do acidente ao entrar na zona da placa de ferro instalada na via de circulação perderam o equilíbrio e caíram.
5. A A chegou primeiro ao local da placa de ferro, tendo caído sózinha.
6. Depois, chegou a C ao local da placa de ferro e também caiu sózinha, tendo o seu motociclo deslizado na placa até tocar no ciclomotor da A que estava parado no meio da via de circulação.
7. O motivo da queda de ambas deve-se ao estado do tempo chuvoso, escassa visibilidade, à placa de ferro colocada na via de circulação que estava escorregadia, e segundo a testemunha da P.S.P. (sub-chefe X) também por razões de deficiente domínio dos veículos.
8. A A disse em julgamento que depois de cair a primeira vez tentou levantar-se para retomar a marcha, ficando parada na via de circulação com o ciclomotor desligado e sem luzes (esta referência foi expressa pela A, não consta do acórdão mas foi declarado em julgamento).
9. Este facto é determinante para a ocorrência do acidente visto que a A não teve o cuidado de se afastar para a berma da via de trânsito, nem ao ciclomotor, ficando parada em zona de circulação automóvel em circunstâncias de deficiente visibilidade e sem sinalizar a sua presença.
10. Foi cometida uma infracção em virtude de não ter afastado o ciclomotor para a berma, o que se diz nos termos do artigo 46.º, nº 3, alínea 1) da Lei de Trânsito Rodoviário que determina que “quando o veículo procede a paragem na via deve fazê-lo o mais próximo possível da berma ou passeio do lado esquerdo”.
11. Igualmente nos termos da Lei de Trânsito, artigo 27.º, nº 2, a A devia ter sinalizado a sua presença enquanto estava parada na via de circulação, o que também constitui uma infracção.
12. Depois, no momento em que tentou levantar-se para retomar a marcha “não assinalou com antecedência a sua intenção” como impõe o artigo 17.º, nº 1 da Lei de Trânsito Rodoviário, cometendo mais uma infracção.
13. Por fim, a A quando se aproximou da placa de ferro colocada na via de circulação não

- 
- regulou a velocidade para as circunstâncias de tempo e da via, o que se diz para efeitos do artigo 30.º, n.º 1 da Lei de Trânsito e que também constitui uma infracção.
14. Após a primeira queda da A, e no momento em que tentava levantar-se, surgiu a C que também caiu ao entrar na zona da placa de ferro sobre a via de circulação e deslizou até ao ciclomotor da A parado em plena via de circulação.
  15. Portanto, o embate deveu-se ao facto da A estar parada em plena via de circulação, em infracção às leis de trânsito, expondo-se aos riscos da circulação de veículos.
  16. Efectivamente, este acidente não corresponde a um embate direto na traseira de outro veículo por falta de distância de segurança, nem à categoria de previsibilidade ou obstáculos existentes na via de trânsito em circunstâncias normais.
  17. É correcto o entendimento que não pode ser assacada responsabilidade à C (arguida), foi a A que deu causa ao acidente e aos danos que sofreu.
  18. Das declarações e depoimentos prestados, conjugado com as provas documentais dos autos, o tribunal entende que não foi possível apurar da responsabilidade das condutoras no acidente
  19. Neste contexto, deve recorrer-se à responsabilidade pelo risco de acordo com a aplicação do artigo 499.º do Código Civil.
  20. No caso da C não se verificam infracções à Lei de Trânsito.
  21. Na nossa perspectiva deve caber à A a responsabilidade total pela ocorrência do acidente porque não foi prudente e infringiu as regras estradais, após a queda não desviou o ciclomotor para a berma da via de trânsito, nem cuidou de sair da via de circulação para proteger a integridade física.
  22. A recorrente pretende discutir a apreciação da prova apontando para o erro na apreciação da prova.
  23. Não cremos que a decisão padeça de vícios ou seja susceptível de crítica.
  24. Conforme jurisprudência unânime, “Existe erro na apreciação da prova quando se retira de um facto uma conclusão inaceitável, quando se violam as regras sobre o valor da prova vinculada ou tarifada, ou quando se violam as regras da experiência ou as legis artis na apreciação da prova. E tem de ser um erro ostensivo, de tal modo evidente que não passe despercebido ao comum dos observadores” (Acórdão de 25 de Junho de 2008, Tribunal de Última Instância, no Processo n.º 22/2008, entre muitos).
  25. Acresce . mencionar que “ ... não basta formular uma divergência; é necessário convencer da desconformidade entre o que foi exarado e a sua demonstração, tal como exarada na sentença; é necessário demonstrar que as premissas não suportam as conclusões” (cfr. Acórdão do Tribunal de Segunda Instância, Processo 517/2010, 30 de Setembro de 2010).
  26. No presente caso a recorrente pretende colocar em causa a liberdade de apreciação das provas, discordando da convicção do Tribunal que foi formada de acordo com o princípio legal, as regras da experiência comum e toda a prova produzida em julgamento.
  27. Todos os elementos probatórios referidos no acórdão recorrido foram analisados com cuidado durante a audiência de julgamento, incluindo diversas questões que foram colocadas pelo colectivo de juízes que foi exemplar na busca da verdade, pelo que não se vislumbra que a convicção do tribunal tenha sido formada com violação de qualquer regra da experiência, ou de qualquer norma sobre prova legal, ou de quaisquer regras em matéria de julgamento de matéria de facto.
  28. A recorrente violou vários preceitos das regras estradais e sem cuidar do dever especial de cuidado a que estava obrigada naquelas circunstâncias, foi a recorrente que deu causa ao acidente.

## CONCLUSÕES

案件卷宗移送本院後，駐本審級的檢察院司法官認為由於上訴只涉及民事賠償部分，檢察院不具正當性提交法律意見。

本院接受上訴人提起的上訴後，組成合議庭，對上訴進行審理，各助審法官檢閱了卷宗，並作出了評議及表決。

## 二、事實方面

原審法院經庭審後確認了以下的事實：

1. 2018年1月8日晚上約10時20分，A(被害人)駕駛CM-XXXXX號輕型電單車沿澳門友誼大馬路左車道往金蓮花廣場方向行駛。
2. 當時，上述車道近02B09號燈柱位置的地面鋪設了一塊長形道路工程鐵板，該鐵板的長度約為4.5米，寬度約為3米。
3. A看見上述鐵板，便立即剎車減速以使其所駕駛的上述輕型電單車駛過該鐵板，但因天雨路滑，上述輕型電單車在駛上該鐵板時突然打滑，A繼而人車倒地。
4. 此時，嫌犯C駕駛MP-XX-XX號重型電單車從A所處車道的後方駛至。當時，嫌犯C的行車速度約不超過每小時40公里。
5. 嫌犯C看到A在其前方人車倒地，便立即進行剎車操作以避免

- 
1. Não foram provados factos que permitam fixar diferente indemnização a favor da recorrente.
  2. Todos os elementos probatórios foram analisados, não estando verificados os fundamentos do vício de erro na apreciação da prova.
  3. A recorrente é a exclusiva responsável pelo acidente.

Termos em que o recurso deve ser improcedente.

與 A 及 A 的電單車發生碰撞。然而，因天雨路滑，嫌犯作出上述剎車操作時其所駕駛的重型電單車失去平衡在該鐵板右下角打滑，以致嫌犯 C 也人車倒地。

6. 嫌犯 C 進行剎車操作時，其所駕駛的重型電單車與 A 所處的位置的距離約為一米多。
7. 嫌犯 C 人車倒地後，其所駕駛的重型電單車在地面（或界乎與鐵板之間的位置）向前滑行，並從後撞及連人帶車倒地由 A 所駕駛的電單車的尾部位置。
8. 上述碰撞使 A 連人帶車在該鐵板上滑行至滑出鐵板的前方。（事發後兩電單車的位置見卷宗第 25 頁的图片）
9. 上述事故導致 A 的右外踝骨折及右手指挫傷。經法醫鑑定，該傷勢需要 6 至 12 個月才能康復。上述傷勢對 A 的身體完整性構成普通傷害。（詳見卷宗第 61 頁的臨床法醫學鑑定書，以及參閱第 20 頁、52 頁、54 至 58 頁的醫療報告，相關內容在此視為全部轉錄）
10. 於 2020 年 2 月 21 日，仁伯爵綜合醫院骨科醫生 X 發表臨床醫學鑒定報告：是次交通意外事故導致 A 右側外踝骨折，右手傷腰背部挫傷，雙膝關節扭傷。該等傷害已基本恢復，需要 484 天左右去復原。上述傷勢使其踝關節存在長期部份無能力，評定為 5%。（詳見卷宗第 547 至 548 頁的臨床醫學鑒定報告，相關內容在此視為全部轉錄）
11. 於 2020 年 3 月 23 日，法醫 X 發表臨床法醫學意見書：上述傷勢對 A 身體的完整性造成嚴重傷害，符合澳門現行《刑法典》第 138 條 c) 項所指—使其長期患病並留有右踝關節活動受限的後遺症。（詳見卷宗第 576 頁的臨床醫學鑒定報告，相關內容在

此視為全部轉錄)

12. 上述事故發生時街燈亮著，下雨，地面濕滑，交通密度暢通。民事起訴狀（包括先擴大民事損害賠償請求及後來兩次縮減民事損害賠償請求）（除證明了起訴狀內與上述已證事實相同的事實外，尚證實以下事實）：
  13. 在事發時，涉案電單車（MP-XX-XX）已具備了由 C 向被告所購買之有效民事責任保險，該保險單編號...，其保險期自 2017 年 2 月 27 日至 2018 年 2 月 26 日，每次意外之賠償限額為澳門幣 1,500,000.00 元正。本案交通意外在保險期內發生。
  14. 在案發時，原告之僱主為第二參與人 F 股份有限公司，原告則任職“娛樂場監場督導”。
  15. 第二參與人為原告向第一參與人 B 保險（澳門）購買了一份工作意外及勞動保險合同，在案發時，該份保險為生效的。按當中規定，本案事故在第一參與人承保範圍內。
  16. 基於交通意外中之碰撞而導致原告受傷，因此，事發後，原告被送至仁伯爵綜合醫院急診救治及留醫。為此，於 2018 年 1 月 9 日，原告支付了澳門幣 1,084 元。
  17. 於 2018 年 1 月 10 日，原告選擇到鏡湖醫院留院治療，為此，原告支付了澳門幣 2,522 元。
  18. 自 2018 年 1 月 17 日至 2019 年 5 月 13 日，原告因傷患未痊癒而需持續地到鏡湖醫院複診及接受康復治療，為此，原告支付了澳門幣 168,164 元。
  19. 除在鏡湖醫院治療外，為早日康復，原告亦曾到 XXX 綜合診所、XXX 中醫及 XXX 跌打醫師處治療。之後，原告亦有到澳門 X 光室有限公司，進行 X 光檢查。為此，原告合共花費澳門

- 幣 1,670 元。
20. 為了盡快康復，在 2018 年 3 月份至 5 月初，原告亦有到“XX 中醫診所”接受多次治療，為此，原告合共支付了澳門幣 6,400 元。
  21. 為了早日康復，原告曾在“XXX 中醫生”處接受多次治療，為此，原告合共支付了澳門幣 2,700 元。
  22. 為了早日康復，在 2018 年 4 月及 5 月期間，原告曾在“XXX 跌打按摩師”處接受多次治療。為此，原告合共支付了澳門幣 2,250 元。
  23. 為了早日康復，自 2018 年 7 月尾起，原告轉到“XXX 中醫生”處接受多次治療，為此，原告合共支付了澳門幣 6,600 元。
  24. 為了早日康復，在 2018 年 11 月及 12 月份，原告則曾在“XX 醫療中心”接受多次治療，為此，原告合共支付了澳門幣 4,500 元。
  25. 為了早日康復，在 2019 年 1 月份至 3 月份，原告則轉到“XX 醫務中心”接受多次治療，為此，原告合共支付了澳門幣 4,100 元。
  26. 為了早日康復，在 2019 年 4 月份及 5 月初，原告曾在“XXX 醫生及 XXX 醫生”處接受多次治療，為此，原告合共支付了澳門幣 5,270 元。
  27. 至此，在複診治療及康復治療上，原告合共花費了澳門幣 205,260 元，其中原告已獲第一參與人向其合共賠償了澳門幣 182,341 元。
  28. 在案發時，原告在第二參與人 F 股份有限公司任職“娛樂場監場督導”，每月基本薪酬為澳門幣 29,700 元。隨後，自 2019 年 3 月 18 日起，原告之僱主作薪酬調升，原告之每月基本薪酬上調至澳門幣 30,500 元。
  29. 案發後，原告因傷需要休息，無法上班工作，導致喪失工作收

入。自 2018 年 1 月 9 日起至 2019 年 5 月 7 日，約 15 個月 29 日，原告均無法上班工作，因本案之交通意外而導致原告喪失了澳門幣 475,783.34 元。

30. 然而，就案發日起至 2018 年 11 月 21 日之部分薪酬，僱主透過第一參與人向原告作出部分支付，合共澳門幣 226,513.18 元（原告已有 32 工時為無薪工傷假，相對應的時間為 22/11/2018-25/11/2018）。
31. 而自 2018 年 11 月 22 日起，原告便沒有收取任何薪酬。
32. 因本交通意外之碰撞，亦導致屬原告所有之 CM-XXXXXX 號輕型電單車受損。
33. 案發後，原告被送至仁伯爵綜合醫院急診，過程中，原告保持清醒，故能清晰感到右腳及身體各處挫傷的疼痛。
34. 在等待治療過程中，原告身心感到痛苦及恐懼。
35. 在進行 X 光檢查後，醫生診斷為原告因交通意外導致右側腓骨遠端骨折，右手掌及左手第 1 指擦傷。另外，亦檢見右下肢見紅腫。對此，醫生對骨折處以石膏作外固定，並 2018 年 1 月 10 日離院。
36. 2018 年 1 月 10 日，原告轉到鏡湖醫院治療及留院一天至 2018 年 1 月 11 日。經 X 光檢查，診斷為右腓骨外踝骨折。
37. 出院後，原告留在家中休息，需使用輪椅代步。
38. 在睡眠時，因腳踝骨折、膝傷及腰背痛，導致原告難以入睡，需服用止痛藥以作緩解。
39. 此外，按醫生指示，在睡眠時原告需將右腳吊起，這令其右腳長時間感到麻痺，且腰部亦不時感到疼痛。
40. 長期持續之疼痛，令原告不論早晚都飽受精神壓力，原告往往

都無法安睡，經常失眠或痛醒，失眠且伴隨右腳骨折痛楚。

41. 在平日生活時，原告亦會因焦慮傷患是否能完全康復而擔憂，情緒起伏不定；加上石膏的重量亦令原告增添負擔。
42. 在外出複診時，原告亦因坐輪椅而感到不安。
43. 原告外出時，經常需年邁的母親推行輪椅及照顧，亦令原告深感自責。
44. 原告右下肢被石膏固定了近兩個月，期間原告經常要忍受皮膚痕癢。於 2018 年 2 月 26 日，拆除了石膏。
45. 直至 2018 年 3 月 6 日，原告之右踝、左膝及右第 4 指遠指間關節仍瘀腫疼痛，故需繼續複診。
46. 2018 年 4 月 3 日，原告之右腓骨外踝骨折及仍有骨髓水腫，仍未康復。
47. 2018 年 5 月 7 日，經醫生檢查，判斷為右踝仍腫痛，仍需繼續進行物理治療及功能鍛煉。
48. 2018 年 5 月 8 日，原告仍未痊癒，需坐輪椅代步，但可單持拐杖緩慢步行，經臨床法醫學鑑定後，檢見其右踝及右足輕度腫脹、伴各方向活動輕度受限。但右膝、右踝及右手第 4 指近端間關節仍有疼痛，間中需服用止痛藥物治療（詳見卷宗第 61 頁的臨床法醫學鑑定書，以及參閱第 20 頁，52 頁 54 至 58 頁的醫療報告，相關內容在此視為全部轉錄）。
49. 2018 年 5 月 21 日，經鏡湖醫院之放射學科檢查後，診斷為存在右足骨質疏鬆。
50. 直到 2018 年 7 月份，原告才無需使用輪椅，而轉為使用拐杖。
51. 原告使用了輪椅近七個月，而拐杖亦使用了約兩個半月，過程中，原告無法自行沖涼洗頭，均需家人協助，亦難以做家務。

52. 即使大小便亦需家人協助，亦要他人代為抹身清潔，持續了七個月，往往令原告感到尷尬、羞恥及內心不安。
53. 自 2018 年 4 月 17 日起，原告一直持續在鏡湖醫院接受“康復治療”，平均一星期 3 次，每次 40 分鐘。需接受伸展、推拿、生物電治療、沖激波及拔火罐的治療，過程中，原告的右膝、右腳踝及腰部需承受痛楚。直至提訴之日，原告仍在接受康復治療。
54. 除此以外，原告為了能早日康復，亦選擇了中醫針灸及跌打治療。當中，中醫針灸需連接電流以作刺激，過程中，原告同樣需承受強烈痛楚。
55. 上述治療手段均為有助原告康復。
56. 2018 年 11 月 15 日，經鏡湖醫院之磁力共振檢查後，診斷為右腓骨外踝骨折及仍有骨髓水腫，及踝關節少量積液。
57. 2018 年 11 月 20 日及 12 月 18 日，經鏡湖醫院醫生診斷後，均認定原告因 2018 年 1 月 8 日之交通意外導致右踝疼痛及活動受限，伴雙膝、右手、腰背部挫傷。原告右踝關節行走疼痛，且因疼痛而不能久行，腰部不適，勞累時明顯，醫生建議需繼續康復治療。
58. 2019 年 2 月 1 日、2 月 12 日及 3 月 2019 年 1 月 8 日，經鏡湖醫院之磁力共振檢查後，醫生診斷為原告之腰 2/3、3/4、4/5、5/骶 1 椎間盤變性，以及腰 2、3、4 棘間韌帶炎，腰骶部皮下組織水腫。
59. 12 日，鏡湖醫院醫生分別透過三份疾病證明，診斷及一致確認原告存在“右側外踝骨折、腰背部挫傷、右側手指挫傷及雙側膝關節扭傷”。目前右踝關節行走尚有疼痛、腰部疼痛及無力，並

建議繼續康復治療。

60. 直至 2019 年 2 月 12 日，鏡湖醫院醫生仍診斷認為原告暫時未能恢復工作。
61. 2019 年 5 月 7 日，經醫生診斷後，原告仍需繼續接受康復治療，但可恢復輕便工作，且暫不宜夜班工作。
62. 直至 2019 年 5 月 11 日，基於僱主之要求及持續欠缺足夠收入，原告只好負傷返回工作崗位，對此，醫生亦向原告開立了“輕工紙”。
63. 自 2018 年 1 月 8 日至 2019 年 5 月 9 日，醫生透過病假單方式，已給予了共 486 天的病假。
64. 直到提訴之日，原告仍然需接受康復治療。
65. 原告不能長時間站立。原告雙膝蓋有時有點疼痛。
66. 在日常生活中，原告已難以快跑、較難提起重物、彎腰有點受限，日常活動需較受傷前明顯放慢。
67. 在上落斜坡、上落樓梯及巴士時，原告均會感到較以往吃力，右腳腳踝及雙腳膝蓋有點疼痛。
68. 若活動多或過勞時，原告的雙腳膝蓋、右腳踝及腰部感到有點疼痛，右腳踝僵硬受限，但每當下雨或天氣轉冷時，疼痛感會明顯加劇。
69. 這些問題均直接影響原告的生活及工作，令其工作能力較受傷前減損。事實上，原告作為娛樂場監場督導，在工作時，需長期站着，但其現時的右腳踝及腰部會傷患，令原告難以長時間及持續站着工作。
70. 原告偶爾半夜突然醒過來，在原告內心亦承受壓力，睡得不安穩，輾轉反側。

71. 每每經過案發路段，原告都會回想起可怕經歷。
72. 原告在家休息期間，日常生活經常需要年邁的母親一直服侍和扶持。
73. 交通意外的發生及其伴隨之傷患，令原告感到自己是家人的負擔，尤其擔心將來是否繼續需要家人照顧。
74. 原告本來是家庭之經濟支柱之一。
75. 原告擔心傷勢是否能夠完全康復，亦擔心身體能否應付將來的工作需要，原告對將來之工作前途及經濟收入感到徬徨。
76. 原告至今仍未能克服駕駛電單車之恐懼，經常害怕再次發生交通意外。因此，至今仍未敢參與在案發前早已報考之重型電單車的駕駛考試。
77. 原本考試日期為 2018 年 4 月 25 日，及後因嫌犯導致原告受傷而將考試順延至 2019 年 6 月 21 日，但基於目前原告仍未完全康復，且對駕駛電單車仍然心有餘悸，故沒有開始練習；而由於已順延一次，故考試不能再順延，原告只好放棄考試。
78. 目前，原告不敢再駕駛電單車，因此已改為乘坐巴士。
79. 意外發生後由原告所擁有的 CM-XXXXXX 號輕型電單車一直由交通廳保管。
80. 於 2019 年年中，原告需要取回上述電單車。
81. 於 2019 年 6 月 4 日，原告唯有聘請拖車公司將其電單車運往車行，以便就維修車輛的事宜進行報價，為此，原告向拖車公司支付了澳門幣 300 元。
82. 其後，萬豐電單車行就維修 CM-XXXXXX 號輕型電單車作出報價，維修費用合共為澳門幣 6,370 元。
83. 根據卷宗第 546-548 頁之鑑定報告內容（第三點），認定原告因

本案所涉及的交通意外受傷而導致長期部分無能力，根據無能力表第 56 條 c) 項 2)，關節強硬，診斷為 0.05 之無能力值。

84. 上述長期部分無能力必然影響原告的工作能力、效率以及持久性，因而導致其工作收入能力下降。
85. 原告於 1967 年 3 月 2 日出生，案發時 51 歲。
86. 考慮到第二參與人為原告向第一參與人購買了一份工作意外及勞動保險合同，本案所涉及的交通意外同時因牽涉到工作意外保險範圍而被檢察院開立工作意外卷宗，並交由初級法院勞動法庭處理（卷宗編號：LB1-19-0028-LAE）。
87. 該案的各當事人已就部份事宜達成和解並獲法庭以判決方式確認。
88. 其中，對於相關意外所引致的醫療費用，原告已獲第一參與人全數支付。
89. 此外，就 5%長期部份無能力（IPP）的部份，第一參與人向原告賠償了澳門幣 138,720 元。
90. 透過於 2020 年 5 月 5 日所作之關於上述勞動訴訟程序之判決，針對暫時無能力部分，勞動法庭確認第二參與人應向原告支付總額為澳門幣 236,851.56 元之賠償，考慮到第一參與人在判決前已向原告支付了澳門幣 203,583.74 元，故僅需向原告再支付澳門幣 33,267.82 元。原告已收取了該筆款項。
91. 利害關係人 B 保險（澳門）股份有限公司的訴辯書狀（包括擴張請求）：
92. O condutora do ciclomotor com matrícula n.º CM-XXXXXX, a Demandante A, era trabalhadora da “F Ltd”.
93. No sobredito dia e hora encontrava-se a deslocar-se para o seu local

de trabalho, no Casino F, proveniente da sua residência.

94. A interveniente assumiu a responsabilidade por acidentes de trabalho da Entidade Empregadora da sinistrada, por força do contrato de seguro do trabalho titulado pela apólice n.º ... cuja cópia se junta sob designação de documento n.º 1 e aqui se dá por integralmente reproduzida para todos os efeitos legais.
95. O qual contém, uma clausula de extensão a qual prevê que:
96. “It is noted and agreed that if the insured’s employee is injured in an accident whilst travelling to or from his place of work such accident will be considered as arising out of and in the course of the employee’s employment.
97. For the purpose of extension, cover will only be provided in the following circumstances:
98. d) traffic accidents sustained by employees during their usual travel within Macau SAR directly to and from the place of employment and place of residence, irrespective of the means of transportations. The operative time of each journey is limited to 2 hours. For the purpose of making a claim under this policy the traffic accident must be reported to the Macau Police within 24 hours after it happened.”
99. Na qualidade de seguradora para quem foi transferida a responsabilidade pelo acidente do trabalho, a Interveniente já procedeu, nos termos do preceituado no Decreto-lei 40/95/M de 14 de Agosto, e da sobredita apólice, ao pagamento do montante global de MOP407,356.74.
100. Dizendo o aludido montante respeito á soma das seguintes parcelas:

101. MOP203,583.74 a título de indemnização por 317 dias de incapacidade temporária absoluta para p trabalho (ITA) ao abrigo do preceituado no artigo 46º, na alínea do n.º 1 do artigo 47º e artigo 52º do DL 40/95/M;
102. MOP203,773.00, a título de indemnização de despesas médicas medicamentosas ao abrigo do preceituado no artigo 28º do DL 40/95/M.
103. Posteriormente à apresentação do articulado de intervenção principal, no âmbito do processo para efectivação dos direitos decorrentes de acidentes de trabalho e doenças profissionais que correu termos no Tribunal Judicial de Base sob nº LB1-19-0028-LAE foi fixada à Demandante A uma incapacidade permanente parcial (IPP) de 5%.
104. A ora Interveniente em 30.12.2019 pagou à Demandante, título de indemnização IPP, a quantia de MOP38,720.00 calculada da seguinte forma:  $MOP963,33 \times 30 \times 96 \times 5\%$ , e ainda a quantia de MOP24,548.00 a título de despesas médicas e medicamentosas.
105. Posteriormente à apresentação do articulado de intervenção principal, no âmbito do processo para efectivação dos direitos decorrentes de acidentes de trabalho e doenças profissionais que correu termos no Tribunal Judicial de Base sob nº LB1-19-0028-LAE foi proferida sentença que condenou, ainda, a aqui interveniente, a pagar à Demandante A uma indemnização no valor de MOP33,267.82 pelo período de incapacidade temporária absoluta para o trabalho (ITA) ainda em falta.
106. Em 19 de Maio de 2020, a ora Interveniente pagou à Demandante a

sobredita quantia através do cheque n.º ... sacado sobre o Banco da China Sucursal de Macau cuja cópia se junta sob designação de documento n.º 1.

107. Em virtude do sobredito processo, a Interveniente desembolsou ainda a quantia de MOP9,000.00 para pagamento de despesas medicas, conforme resulta dos documentos que se juntam sob designação de documentos n.º 3 a 5.

另外證明以下事實：

108. 嫌犯現為莊荷，每月收入澳門幣 20,000 多元。
109. 嫌犯離婚，需供養父母及一名未成年兒子。
110. 嫌犯學歷為中學一年級程度。
111. 嫌犯否認其被指控的事實。
112. 根據刑事紀錄證明，嫌犯為初犯。

未獲證明的事實：

其他載於起訴書、民事起訴狀、民事答辯狀、各利害關係人所提交的訴辯書狀而已上述已證事實不符的重要事實（其餘的事實則僅屬結論性、法律性或沒有重要性則不在此闡述）：

1. 在第一次人車倒地時，A 未有受傷。
2. 嫌犯在駕駛時違反了謹慎駕駛的義務，沒有與前車保持足夠的安全距離及保持適當車速，以致沒有足夠時間及空間作出安全剎車操作，因而導致上述交通事故的發生，並使 A 的身體遭受普通傷害。
3. 嫌犯自由、自願及有意識地作出上述行為，且明知其行為是澳門法律所禁止及處罰的。

4. 原告在受傷後感到度日如年，生不如死。
5. 原告在受傷後經常感到被人歧視。
6. 原告被診斷存在右足骨質疏鬆與本案交通事故有關。
7. 原告在受傷後因長期坐輪椅及使用拐杖亦令原告本來受傷的腰部再加負擔，更令其腰部疼痛。
8. 原告之右下肢部分肌肉萎縮、右下肢肌力較左下肢弱。
9. 原告已不能急步走，即使是慢跑亦不能，亦不能做出跳躍動作、不能完全下蹲，耐力下降。
10. 原告亦會回憶案發而發惡夢，偶會暗自落淚。
11. 原告經常感到自己如同廢人。

審查證據方面，原審法院在事實的判斷中作出如下說明：

“嫌犯在審判聽證中作出聲明，否認其被起訴的事實，講述案件發生的具體經過，主要表示其於案發前行車速度正常（不超過每小時40公里），與被害人所駕駛的前方電單車亦保持了適當的安全距離（約二十至三十米），只不過因被害人在駛至鐵板時急剎及打滑倒地（嫌犯先說她連人帶車跌在鐵板右上角位置，後又說她人及車頭在外，車尾在鐵板內；其沒有見到被害人扶起及騎回電單車上），令身處後方正常駕駛的其本人為避免與她的電單車發生碰撞，也急剎其電單車前後輪（當時其電單車與被害人電單車相距約一米多），但因天雨路滑，已駛至鐵板右下角位的該車因而失去平衡，其人車倒地，其左肩落地，電單車則向右前方滑行，但其電單車沒有碰撞到被害人已撞地的電單車及被害人本人；事發後，其聽到被害人叫很痛；案發後其思緒很混亂，忘記有否向現場警員講及其電單車打滑失平衡跌倒及碰撞到被害人所駕駛的電單車。同時，嫌犯對其個人、家庭、經濟及學歷狀況作出聲明。

被害人 A（民事原告）在審判聽證中作出聲明，講述案件發生的具體經過，主要表示案發時其以每小時約 30 公里駛上肇事地點的鐵板之時便打滑倒下，其連人帶車倒地之處是車行道範圍（不是鐵板），其從地上扶起電單車及重新騎上電單車後，嫌犯所駕駛的後方電單車便從後撞上其電單車尾部，使其再次連人帶車向右倒地滑前，當時其電單車壓到其腳部；其在第一次連人帶車倒下時沒有任何受傷（也是向右邊跌），第二次因被嫌犯所駕駛的電單車從後碰撞而連人帶車倒地，才致使其受傷；其確認卷宗第 25 頁照片所顯示的情況；事發後，嫌犯還上前問其有否大礙。

治安警察局警員 X 在審判聽證中作出聲明，客觀及清晰講述到場初步調查本案的具體情況，主要指出其到達案發現場後，見兩輛肇事電單車倒在地上，兩電單車是一前一後，其有向兩名駕駛者了解情況，其問及後車駕駛者（嫌犯）兩車有否發生碰撞，她說有，其再問前車駕駛者（被害人）兩車有否發生碰撞，她也說有，並說打滑失控倒下後，便隨即不久（約一秒內）發生碰撞，按有關時間，其估計在前車倒地後，後車與前車的距離約一秒，故其畫了卷宗內的交通意外現場資料登記表的圖及交通意外圖；其判斷兩車不是平時交通意外的直接碰撞，前車先自炒，現場環境令其覺得碰撞力量為中度，被害人在現場從沒有說過其第一次倒地後其已從原地扶起其電單車的尾部位置，並剛重新扶起及騎上電單車時才遭到後方的嫌犯滑行電單車所撞到，她說兩車也在地上打滑跌到在地上。

治安警察局副警長 E 在審判聽證中作出聲明，客觀及清晰講述調查本案的具體情況，主要表示肇事地點的鐵板厚度略高，按照其搜集得到的資料，其判斷應為肇事兩電單車駛至鐵板時剎掣減速便打滑失控跌倒在地上，後車跌倒地上撞到前方已被扶起的電單車，因為若前車倒地未被扶起，後車撞上時兩車倒下後會混在一起；後車應是前輪碰撞到前車的金屬或後車輪，故接觸點不明顯，車輛檢查報告未必能顯示；被害人第一次跌

下與其電單車壓著腳部的傷勢較為吻合，而腰部的傷勢則應是被從後撞到所導致；涉案鐵板是工程公司因工程原故放在該車行道的，估計應已完成工程故已搬走了工程指示燈及交通提示符號，但未搬走鐵板，其實案發前兩日也已發生了另一宗電單車打滑失控倒地的意外（但傷者傷勢輕微）；其認為若以常速駛經鐵板，正常不會打滑失控倒下發生交通事故，本案估計應是兩名駕駛者技術原因多於鐵板原因。

證人 X（醫生）在審判聽證中作出聲明，講述民事原告的傷勢，主要表示原告因交通意外骨折到山頂醫院接受治療，腳部需打石膏（不能或難以行走），手部也有挫傷，腰部也受傷，之後需接受中醫、骨科及康復科治療，後期慢慢開始恢復能步行，並順利康復；原告的腳部傷勢使其在日常生活也會感到痛楚，因其腳部有後遺症，後期其出了輕工紙，原告可做回部份工作，但不能長時間站立。

證人 X（民事原告朋友）在審判聽證中作出聲明，講述案發後民事原告的狀況，主要表示知道原告發生了交通意外，故到原告家中探望，見她腳部打了石膏吊起及腫了，她也訴說腰痛，當時她不能步行；原告之後拆除石膏，但外出期間仍需要坐輪椅，由她的女兒及工人照顧，由她母親推她去覆診，當時她不開心，又訴說未能入睡；她經常前往不同醫生處就診，希望能早日康復；意外發生前，她要供養父母的，她於賭場從事監場工作，需長時間站立，初復工時，她說站立一會便感到痛，但因缺勤沒有工資故不敢再不上班；她說現在不敢再駕駛，身體傷患也令她不能拿重物，影響到她的日常生活。

證人 X（民事原告母親）在審判聽證中作出聲明，講述案發後民事原告的狀況，主要表示案發時原告被送往山頂醫院，當時看見原告腳上已打石膏，原告表示腳及背尾龍骨很痛，因沒有床位，所以決定轉往鏡湖醫院住院；出院後，原告到了她女兒家居住一至兩個月，原告一直要吃消腫

止痛藥，有時由於腳部太腫睡不好，在家中要把腳部吊起，消腫後，腳部萎縮一定要吃藥才能入睡；拆了石膏後，原告仍坐著輪椅前往做物理治療及到其他地方覆診，不用坐輪椅後，則要使用拐杖；覆診時，女兒說尾龍骨很痛，醫生幫她照片，發現她那位置有問題；案發後，原告僱主沒有向原告發放工資，之後才發放了部份；上班後，原告依然要繼續看醫生，由於缺勤沒有收入，故她只能復工；原告是家庭經濟支柱，一直供養其本人及其丈夫；原告表示現不敢駕駛，改坐巴士及上班改坐公司車；原告因本案交通事故受傷承受不少壓力，現在仍有跟其訴說腳部及腰痛。

證人 X（與民事原告為姐妹關係）在審判聽證中作出聲明，講述案發後民事原告的狀況，主要表示案發翌日晚上，民事原告當時睡在病房外的床上，當時她表現很痛，腳打了石膏，手腳損傷，醫生說沒有病房病床位提供，所以其建議原告轉去鏡湖醫院，其借輪椅推她到鏡湖醫院的；出院後，原告的日常生活都需要家人協助照顧，也經常心情不好，擔心自己不知何時才康復，故她經常前往不同醫生處就診及治療，初時要坐輪椅，之後使用拐杖；在醫生發出輕工紙後，基於生活及經濟養家壓力，其復工，但仍訴說傷患處感痛楚。

證人 X（民事原告女兒）在審判聽證中作出聲明，講述案發後民事原告的狀況，主要指出原告發生交通意外外，其本人仍在放產假，故原告出院後便住在其家中方便照顧，原告因痛楚難以入睡，睡時要抬腳，其要幫忙原告日常生活，原告一直很擔心不能康復，所以不斷嘗試不同的醫生，拆了石膏仍感到痛楚，使用了拐杖約一年期間，現在仍行得很慢，且不敢再駕駛；她復工是因獲發了輕工紙及缺勤沒有收入（僅收過部份工資），但上班後患處仍感痛楚；案發前，原告很獨立，案發後，很需要人關心及幫助。

誘發利害關係人的證人 X（B 保險（澳門）股份有限公司的員工）

在審判聽證中作出聲明，講述其公司有嘗試與原告與嫌犯達成和解，原告的僱主F股份有限公司向其公司購買的工作意外及勞動保險合同附加了上下班保障條款，其公司向原告賠償了472日沒有上班、5%傷殘率及工傷休假的損失。

載於卷宗第4頁的交通意外圖。

載於卷宗第11頁的交通意外現場資料登記表。

載於卷宗第16頁及第22頁的車輛檢查表。

載於卷宗第25至33頁的照片。

載於卷宗第49頁及第61頁的臨床法醫學鑑定書，以及卷宗第547至548頁的臨床醫學鑒定報告及卷宗第576頁的臨床法醫學意見書。

載於卷宗內的其他書證資料，尤其但不限於民事部份的文件。

本法院客觀及綜合分析了嫌犯、被害人（民事原告）及各刑事及民事證人在審判聽證中分別所作出的聲明，結合在審判聽證中所審查的照片、臨床法醫學意見書、車輛檢查表、書證，以及其他證據後，並在配合一般常理及經驗法則的情況下形成心證。

在本案中，嫌犯與被害人就案件如何發生所分別指出的版本各有不同，但大致都指向責任在於對方。嫌犯主要指出其於案發前行車速度正常，與被害人所駕駛的前方電單車亦保持了適當的安全距離，只不過因被害人在駛至鐵板時急剎及打滑倒地，令身處後方正常駕駛的其本人為避免與她的電單車發生碰撞，也急剎其電單車，但因天雨路滑，已駛至鐵板右下角位的該車因而失去平衡，其人車倒地之餘，其車在地面（及鐵板）上滑行，但其電單車沒有碰撞到被害人已撞地的電單車及被害人本人。被害人則主要指出其駛上鐵板之時便打滑倒下，其從地上扶起電單車及重新騎上電單車後，嫌犯所駕駛的後方電單車便從後撞上其電單車尾部，使其再次連人帶車倒地滑前，其在第一次連人帶車倒下時沒有任何受傷，第二次

因被嫌犯所駕駛的電單車從後碰撞而連人帶車倒地，才致使其受傷。

事實上，根據卷宗內的其他證據資料，尤其有關交通意外圖、照片、交通意外現場資料登記表、車輛檢查表等等，加上警員在現場接收關於嫌犯及被害人此兩名駕駛者就事故如何發生而獲知的即時資訊，首先，從涉案兩輛電單車於案發後距地的位置及相距的距離，結合當時嫌犯及被害人當時向到場警員所交待的情況，按照常理及經驗法則，本法院認為嫌犯及被害人在審判聽證中交待案件如何發生時均對某些內容有不坦白之處，避重就輕，似乎誇大一些對自己有利及隱瞞一些對自己不利的情節。

現場警員表示嫌犯在現場向其交待時，指出駛至肇事地點時，因見前方電單車突然失控倒地，其見狀立即閃避，因天雨路滑導致其車亦失控滑倒，明確表示其車繼而與前方的被害人電單車發生碰撞，而被害人在現場也指出了其因發現前方路面有鐵板而剎車減速，因天雨路滑導致其車輛失控人車倒地，再（很快）被尾隨的嫌犯電單車撞及，當時被害人從沒提及過其已從原地扶起其電單車的尾部位置，並剛重新扶起及騎上電單車時才遭到後方的嫌犯滑行電單車所撞到。

雖然被害人在審判聽證中指出其扶起其電單車及騎回電單車上時才被後方的嫌犯電單車碰撞到，但按照常理，結合被害人的年齡、體力、倒地後需回精神（可能再會看看自己手腳有否受傷擦損流血）、再扶起電單車直立、再騎上電單車，在反應很靈敏及沒有任何受傷的情況下，這過程最快也至少需要 3 至 5 秒時間，倘若如此，被害人當初更不會沒有向現場處理警員提及此情況，也不會僅提及被尾隨的嫌犯電單車所撞到；倘若如此，在被害人連人帶車倒地之時，假若按照嫌犯所說其車速不超過每小時 40 公里（若以此車速計），嫌犯應於被害人跌倒處後方至少 12 至 20 米便看到被害人的倒地情況，假若在此情況下，即使當時下著雨及地面濕滑，嫌犯亦理應有條件在碰撞到被害人的位置前停下。然而，這卻並不對應案

中的其他證據，如嫌犯所指出其剎車人車倒地滑到之處、未至鐵板時的車行道路段沒有剎車痕跡、嫌犯明顯亦非於未至鐵板前的車行道路面上倒地滑行。再者，倘若嫌犯於駛近鐵板前實際上是更高車速，駛至鐵板右下角位時才剎車避免碰撞，以當時更高的車速及所急剎所需要的時間，則較難達至現時兩輛電單車的最終倒下的位置，被害人的電單車及被害人應會被撞得更前。

所以，本法院認為，被害人的已完全扶起電單車或至少其尾部位置及重新騎上電單車之說，尤其從即時向現場警員交待及時間上的分析，是難以令人信服的。另一方面，考慮到嫌犯即場向警員交待的內容、其於案發時因下雨及經分析而理應不會太高的車速、被害人電單車原因打滑而倒下位置、兩車事後倒下的位置（相近但也有些少距離），這體現嫌犯的電單車在地面或地面界乎與鐵板之間的位置上滑行而碰撞到前方已倒地的電單車連被害人，後車的滑動力使前方的被害人電單車被推前，滑行至滑出鐵板前方，後車則停在相約於兩車碰撞點的位置，但二車之間最後有些少距離，兩車不會貼著（這正如冰壺滑行及受撞原理）。因此，案發時嫌犯的電單車實際上確有與被害人電單車的尾部（如輪胎碰到輪胎，則車輛花痕並不明顯）發生碰撞的，故本法院認為嫌犯的有關聲明內容在此部份並不可信。

其實，在本案中，無可否認，嫌犯駕駛電單車跟隨被害人後方行駛，按照嫌犯所交待的車速（暫未有其他證據顯示其車速更高），結合當時下雨及路面濕滑的情況，如果兩車保持更多的距離，便當然可有更足夠的時間作出更安全的操作，若兩車的距離較接近，則各自失控倒地時後車車輛向前滑行，嫌犯所駕駛的電單車因滑行而撞上被害人的機率卻相對較高。

然而，我們也不能否認的是，本案並非單純平時交通意外中後車沒有與前車保持適當距離而碰撞到前車，亦非後車突然失控自炒倒地撞向正

常行駛中的前車的情況。雖然嫌犯的確本有責任根據道路的特徵及狀況、車輛的規格、天氣情況、交通狀況及其他特殊情況而調節車速，使其電單車可在前方無阻且可見的空間內安全停車，以及避開在正常情況下可預見的任何障礙物，但是，在本案中，前方的被害人電單車卻因遇上鐵板而立即剎車減速、打滑倒地，對後方並非十分貼近距離<sup>2</sup>跟隨行駛的嫌犯電單車而言，便屬於並非正常情況下可預見的情況或任何障礙物，因為本案尚牽涉一塊令被害人及嫌犯先後失控打滑倒地的鐵板（當時夜晚卻未有工程指示燈及交通符號作提示）。按照警員證人的證言，該鐵板在下雨濕滑的情況下的確容易令電單車打滑，在減慢車速或急剎的情況尤甚，且案發前也有另一宗電單車因該鐵板打滑而發生的交通意外。

在此情況下，按照常理及經驗法則，即使本案兩名駕駛者的駕駛技術可能也非很好，但本法院仍未能排除一個可能性，若非該車行道放置了該塊容易令電單車於下雨時打滑的鐵板，令作為前車的被害人欲突然剎車減速駛過時打滑倒地，以兩車之間於案發前一刻的行車距離，即使下著雨及（如沒有鐵板的情況下）前車自炒倒地，後方的嫌犯電單車於案發時其實是有足夠及適當距離安全剎車停下的。

因此，雖然本法院認為不排除嫌犯及被害人在本案中亦可能存有駕駛技術方面的不足，但基於上述的合理疑問及“罪疑從無”原則，本法院仍未能毫無合理疑問認定嫌犯實施了被起訴的事實。

然而，本法院認為本案有足夠證據認定上述相關醫療開支費用、因缺勤所喪失的工資利益、民事原告的傷勢（雖然未能證實其第一次倒地後完全沒擦傷，但仍能證實是後車從後碰撞致使其遭受或加劇有關嚴重傷勢）、康復期、傷殘率及相關的身心創傷、痛楚和精神痛苦是因本案交通

---

<sup>2</sup> 若二車相距很貼近，按照常理，當前車打滑倒地時，後車根本已無法及時剎車，兩車應在前車一打滑倒地之際便猛烈相撞，不會是現時的狀況。

事故所導致，因而足以對上述事實作出認定。”

### 三、法律方面

本上訴涉及下列問題：

- 欠缺說明理由
- 審查證據方面明顯有錯誤
- 在說明理由方面出現不可補救之矛盾
- 過錯比例
- 風險比例

1. 上訴人(民事賠償請求人)提出，原審法院基於罪疑從無原則開釋嫌犯，並不能必然地認定嫌犯在民事責任上不存有過錯；相反，應在開釋嫌犯後再分析嫌犯在相關交通事故中是否存有民事層面上的過錯並作出相應的理由陳述。然而，原審法院並沒有這樣做，便直接採取風險責任的方式來解決上訴人所提出的民事請求，因此患有欠缺說明理由的瑕疵。

《刑事訴訟法典》第 355 條規定：

“一、判決書以案件敘述部分開始，當中載有下列內容：

- a) 認別嫌犯身分之說明；
- b) 認別輔助人及民事當事人身分之說明；
- c) 指出根據起訴書，或無起訴時，根據控訴書對嫌犯歸責之犯罪；
- d) 如有提出答辯，則摘要指出載於答辯狀之結論。

二、緊隨案件敘述部分之後為理由說明部分，當中列舉經證明及未

經證明的事實，以及闡述即使扼要但儘可能完整、且作為裁判依據的事實上及法律上的理由，並列出用作形成法院心證且經審查及衡量的證據。

三、判決書以主文部分結尾，當中載有下列內容：

- a) 適用之法律規定；
- b) 有罪決定或無罪決定；
- c) 說明與犯罪有關之物或物件之處置；
- d) 送交登記表作刑事紀錄之命令；
- e) 日期及各法官之簽名。

四、判決須遵從本法典及有關訴訟費用之法例中關於司法費、訴訟費用及服務費之規定。”

《刑事訴訟法典》第 360 條規定：

“一、屬下列情況的判決無效：

a) 凡未載有第三百五十五條第二款及第三款 b 項所規定載明之事項者；或

b) 在非屬第三百三十九條及第三百四十條所指之情況及條件下，以起訴書中，或無起訴時，以控訴書中未描述之事實作出判罪者。

二、判決的無效須在上訴中爭辯或審理，法院亦可對有關無效作出補正，並經作出必需的配合後，適用第四百零四條第二款的規定。”

《民事訴訟法典》第 571 條規定：

“一、遇有下列情況，判決為無效：

- a) 未經法官簽名；
- b) 未有詳細說明作為裁判理由之事實依據及法律依據；
- c) 所持依據與所作裁判相矛盾；

d) 法官未有就其應審理之問題表明立場，或審理其不可審理之問題；

e) 所作之判處高於所請求之數額或有別於所請求之事項。

二、對於上款 a 項所指之遺漏，只要仍可取得作出有關判決之法官簽名，得依職權或應任何當事人之聲請予以補正，但該法官須在卷宗內聲明其簽名之日期；在任何情況下，均得向作出判決之法院提出該判決無效之爭辯。

三、如對判決不得提起平常上訴，則第一款 b 項至 e 項所指無效之爭辯僅得向作出該判決之法院提出；如對判決得提起平常上訴，則上訴得以上述任一無效情況作為依據。”

有關法律規定，判決中所作之決定要說明理由。

本文中，原審法院關於民事賠償方面作出如下裁定：

“現在就本案民事部份的實體問題作出分析。

在本文中，鑒於未能毫無合理疑問認定嫌犯 C 在案發時的駕駛行為違反了謹慎駕駛義務，未能認定其對是次交通事故發生存有法律上所規定的過錯，同時，也未能充份認定民事原告 A 在案發時的駕駛行為違反謹慎駕駛義務而致使其本人亦具法律上的過錯，因此，即使民事原告的身體因是次交通事故遭受到嚴重傷害，並使其為此需要住院、接受醫學、康復和物理治療、中醫跌打治療而作出開支費用、因缺勤而喪失工資、喪失部份工作能力（有後遺症、傷殘率）、承受身體痛楚、精神創傷和心理影響，然而，民事原告因本次交通事故而所遭受的可透過具體及充份證據證明的損失、損害及痛楚之間的確存在適當的因果關係。

由於涉案兩車的碰撞導致至少民事原告所駕的輕型電單車受損，而

現時未能充份證實作為肇事兩輛電單車駕駛員的嫌犯及民事原告在事故中具過錯，即只能認定二人均無過錯，則根據《民法典》第 499 條第 1 款第一部份的規定，因應該肇事每兩輛電單車的每一車輛對造成有關損害所具的風險，本法院認為應按比例分配責任，訂定民事原告所駕駛的輕型電單車與嫌犯所駕駛的重型電單車所應承擔的風險責任比例分別為 45%及 55%。”

上述裁決可以顯示，原審法院合議庭經分析卷宗資料，認為《民法典》第 477 條所羅列的要件，即事實、不法性、過錯、因果關係和損害這五項要件不能一拼成立，因此，依職權為上訴人利益，再考慮透過風險責任的規定對上訴人的請求作出審理，即使上訴人在其起訴狀中沒有提出以風險責任作補充請求亦然。

從中可以看到，原審法院已經根據法律規定對所作之決定說明理由，尤其是就認定屬風險責任而作出相關理由說明，上述裁決符合判決書的形式要求。

因此，原審判決沒有欠缺說明理由的情況，上訴人所提出的上訴理由並不成立。

2. 上訴人又認為原審法院不接納上訴人被撞到時已完全扶起電單車及重新騎上電單車的解釋主要是建基於交通意外報告書的內容以及警員 D 在聽證上的證言；然而，原審法院單憑上述證據而作出認定是明顯違反證據價值和經驗法則的。因此，原審法院判決患有《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c)項規定審查證據方面明顯有錯誤的瑕疵。

根據《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款 c)項規定，上訴亦得以審查證據方面明顯有錯誤為依據，只要有關瑕疵係單純出自案卷所載的資料，或出自該等資料結合一般經驗法則者。

終審法院於 2001 年 3 月 16 日，在第 16/2000 號刑事上訴案判決中認定：“審查證據中的明顯錯誤是指已認定的事實互不相容，也就是說，已認定的或未認定的事實與實際上已被證實的事實不符，或者從一個被認定的事實中得出在邏輯上不可接受的結論。錯誤還指違反限定證據的價值的規則，或職業準則。錯誤必須是顯而易見的，明顯到一般留意的人也不可能不發現。”

具體分析相關的證據，原審法院在審判聽證中聽取了嫌犯的聲明，聽取了上訴人(被害人)的聲明，亦聽取了案中證人包括警員、醫生等的證言，審查了案中的文件等。原審法院客觀分析上述種種證據，並根據自由心證原則對相關的事實做出判斷。

上訴人提出原審法院應該採信其聲明以及副警長 E 的聲明。

然而，《刑事訴訟法典》第 400 條第 2 款所規定的上訴理據是針對原審法院對審查證據的決定，且須出自案卷所載資料，尤其是判決本身，而並非對相關證據作出重新分析審理。

原審法院對相關證據作出如下分析：

“雖然被害人在審判聽證中指出其扶起其電單車及騎回電單車上時

才被後方的嫌犯電單車碰撞到，但按照常理，結合被害人的年齡、體力、倒地後需回精神（可能再會看看自己手腳有否受傷擦損流血）、再扶起電單車直立、再騎上電單車，在反應很靈敏及沒有任何受傷的情況下，這過程最快也至少需要 3 至 5 秒時間，倘若如此，被害人當初更不會沒有向現場處理警員提及此情況，也不會僅提及被尾隨的嫌犯電單車所撞到；倘若如此，在被害人連人帶車倒地之時，假若按照嫌犯所說其車速不超過每小時 40 公里（若以此車速計），嫌犯應於被害人跌倒處後方至少 12 至 20 米便看到被害人的倒地情況，假若在此情況下，即使當時下著雨及地面濕滑，嫌犯亦理應有條件在碰撞到被害人的位置前停下。然而，這卻並不對應案中的其他證據，如嫌犯所指出其剎車人車倒地滑到之處、未至鐵板時的車行道路段沒有剎車痕跡、嫌犯明顯亦非於未至鐵板前的車行道路面上倒地滑行。再者，倘若嫌犯於駛近鐵板前實際上是更高車速，駛至鐵板右下角位時才剎車避免碰撞，以當時更高的車速及所急剎所需要的時間，則較難達至現時兩輛電單車的最終倒下的位置，被害人的電單車及被害人應會被撞得更前。

所以，本法院認為，被害人的已完全扶起電單車或至少其尾部位置及重新騎上電單車之說，尤其從即時向現場警員交待及時間上的分析，是難以令人信服的。另一方面，考慮到嫌犯即場向警員交待的內容、其於案發時因下雨及經分析而理應不會太高的車速、被害人電單車原因打滑而倒下位置、兩車事後倒下的位置（相近但也有些少距離），這體現嫌犯的電單車在地面或地面界乎與鐵板之間的位置上滑行而碰撞到前方已倒地的電單車連被害人，後車的滑力使前方的被害人電單車被推前，滑行至滑出鐵板前方，後車則停在相約於兩車碰撞點的位置，但二車之間最後有些少距離，兩車不會貼著（這正如冰壺滑行及受撞原理）。因此，案發時嫌犯的電單車實際上確有與被害人電單車的尾部（如輪胎碰到輪胎，則車輛

花痕並不明顯)發生碰撞的,故本法院認為嫌犯的有關聲明內容在此部份並不可信。”

從經驗法則及邏輯的角度考慮,原審法院對上述的相關證據的分析判斷正確,而原審法院在審查證據方面並不存在上訴人所提出的任何錯誤,更遑論明顯錯誤。

事實上,上訴人是在質疑原審法院對事實的認定,以表達她對合議庭所認定的事實的不同意見來試圖質疑法官的自由心證,這是法律所不允許的。

當然,不受質疑的自由心證必須是在以客觀的、合乎邏輯及符合常理的方式審查分析證據的基礎上所形成的心證。

但在本案中,原審法院在審查證據方面並未違背以上所提到的任何準則或經驗法則,因此,上訴人不能僅以其個人觀點為由試圖推翻原審法院所形成的心證。

故此,上訴人提出的上述上訴理由並不成立。

3. 上訴人亦認為原審法院在分析相關鐵板對交通事故影響方面亦存有矛盾。因此,原審法院的判決患有《刑事訴訟法典》第400條第2款b)項規定的在說明理由方面出現不可補救之矛盾之瑕疵。

根據《刑事訴訟法典》第400條第2款b)項規定,上訴亦得以在說明理由方面出現不可補救之矛盾為依據,只要有關瑕疵係單純出自案卷所載的資料,或出自該等資料結合一般經驗法則者。

終審法院於 2001 年 3 月 16 日，在第 16/2000 號刑事上訴案判決中認定：“理由說明中不可補救的矛盾之瑕疵，指事實部分的證據性理據中的矛盾，以及已認定的事實中或已認定的與未認定的事實之間的矛盾。矛盾必須是不可補正、不可克服的，也就是說，依靠被上訴的判決的整體內容和一般經驗法則不能克服。”

上訴人提出，原審判決內容的矛盾主要體現在以下方面：

- (i) 嫌犯當時剎車倒地的位置；
- (ii) 嫌犯當時有否被相關鐵板影響；
- (iii) 根據事故發生時的客觀環境，嫌犯所駕駛的電單車是否有與前車保持足夠距離。

然而，經分析整個原審判決的事實以及相關理據，本院並未發現上訴人所提出的矛盾。

正如原審法院所分析：“在此情況下，按照常理及經驗法則，即使本案兩名駕駛者的駕駛技術可能也非很好，但本法院仍未能排除一個可能性，若非該車行道放置了該塊容易令電單車於下雨時打滑的鐵板，令作為前車的被害人欲突然剎車減速駛過時打滑倒地，以兩車之間於案發前一刻的行車距離，即使下著雨及（如沒有鐵板的情況下）前車自炒倒地，後方的嫌犯電單車於案發時其實是有足夠及適當距離安全剎車停下的。”

亦即是說，原審法院只是強調，由於有關鐵板加上雨天令兩電單車打滑，嫌犯所面對的情況便屬於非正常情況下可預見的障礙物，從而作出

開釋嫌犯刑事責任的裁決。

另一方面，在本案中，原審法院在說明理由部分已說明其形成心證的過程，並清楚、客觀及合理地說明了不採納上訴人的陳述的理由。其後，分析原審法院所認定的事實、未經法院認定的事實以及相關的判決及理由說明，原審法院在說明理由方面並未出現不可補救之矛盾。

因此，上訴人提出的上述上訴理由並不成立。

4. 上訴人提出，刑事上的過錯與民事上的過錯並不完全相同，嫌犯的無罪判決並不能必然推定嫌犯當時在民事層面沒有過錯。《民事訴訟法典》第 579 條的推定並不適用於本案，因為只有證實嫌犯未有實施被控訴的事實或證實其行為具有合法性的情況下嫌犯才能受惠於上述條文規定的推定。

《民事訴訟法典》第 579 條規定：

“一、以嫌犯並未作出其被歸責之事實為由判嫌犯無罪之刑事裁判確定後，在任何民事訴訟中，於法律上推定該等事實不存在，但該推定可透過完全反證予以推翻。

二、上款所指之推定優於民法中所作之關於過錯之任何推定。”

《民事訴訟法典》第 480 條規定：

“輔助參加人之陳述由法院自由評價；法院應考慮有關情況以及作陳述或聲請作陳述之人在案件中之地位。”

關於這個問題，嫌犯辯護人在答覆中分析如下：

“上訴人爭議的說明理由是針對嫌犯的過錯(民事部分)，這是沒有道理的。民事過錯由上訴人證明，上訴人負舉證責任，不應將責任推給法理。上訴人負責證明過錯事實，並主張符合《民法典》第 477 條要件。

基於經審判後，裁定未能證實「嫌犯駕駛時違反謹慎駕駛義務，沒有與前車保持足夠的安全距離及保持適當車速，以致沒有足夠時間及空間作出安全剎車操作，因而導致上述交通事故的發生，並使 A 的身體遭受普通傷害。」

既然未能證實上述內容，嫌犯何來過錯。

根據《民法典》第 480 條第 2 款之規定，亦不可能認為嫌犯有過錯。”

本院同意有關分析。

另一方面，正如本院在本裁判第 1 點所引述原審法院的判決：“鑒於未能毫無合理疑問認定嫌犯 C 在案發時的駕駛行為違反了謹慎駕駛義務，未能認定其對是次交通事故發生有法律上所規定的過錯，同時，也未能充份認定民事原告 A 在案發時的駕駛行為違反謹慎駕駛義務而致使其本人亦具法律上的過錯”。

原審法院是根據已證事實而未能認定交通意外雙方存有過錯，故此，上訴人提出的上述上訴理由並不成立。

5. 上訴人(民事請求人)最後認為，根據所有已查明的事實的具體情節，再配合嫌犯所駕駛的是重型電單車而上訴人所駕駛的是輕型電車車，應將嫌犯所駕駛的電單車所應承擔的風險責任比例訂為 90%，以及將上訴人所駕駛的電單車所應承擔的風險責任比例訂為 10%。

《民法典》第 492 條規定：

“規範因不法事實而產生責任之規定中可適用之部分，延伸適用於風險責任之各種情況，但法律另有規定者除外。”

《民法典》第 496 條規定：

“一、實際管理並為本身利益而使用任何在陸上行駛之車輛之人，即使使用車輛係透過受託人為之，亦須對因該車輛本身之風險而產生之損害負責，而不論該車輛是否在行駛中。

二、不可歸責者按第四百八十二條之規定負責。

三、為他人駕駛車輛之人，須對因該車輛本身之風險而產生之損害負責，但該人雖在執行職務，而車輛不在行駛中者除外。”

《民法典》第 499 條規定：

“一、如兩車碰撞導致兩車或其中一車受損，而駕駛員在事故中均無過錯，則就每一車輛對造成有關損害所具之風險按比例分配責任；如損害僅由其中一車造成，而雙方駕駛員均無過錯，則僅對該等損害負責之人方有義務作出損害賠償。

二、在有疑問時，每一車輛對造成有關損害所具之風險之大小及每一方駕駛員所具有之過錯程度均視為相等。”

根據上述條文規定，需按照相關車輛對造成損害所具的風險按比例分配責任。

原審判決關於交通意外的已證事實如下：

1. “2018年1月8日晚上約10時20分,A(被害人)駕駛CM-XXXXXX號輕型電單車沿澳門友誼大馬路左車道往金蓮花廣場方向行駛。
2. 當時,上述車道近02B09號燈柱位置的地面鋪設了一塊長形道路工程鐵板,該鐵板的長度約為4.5米,寬度約為3米。
3. A看見上述鐵板,便立即剎車減速以使其所駕駛的上述輕型電單車駛過該鐵板,但因天雨路滑,上述輕型電單車在駛上該鐵板時突然打滑,A繼而人車倒地。
4. 此時,嫌犯C駕駛MP-XX-XX號重型電單車從A所處車道的後方駛至。當時,嫌犯C的行車速度約不超過每小時40公里。
5. 嫌犯C看到A在其前方人車倒地,便立即進行剎車操作以避免與A及A的電單車發生碰撞。然而,因天雨路滑,嫌犯作出上述剎車操作時其所駕駛的重型電單車失去平衡在該鐵板右下角打滑,以致嫌犯C也人車倒地。
6. 嫌犯C進行剎車操作時,其所駕駛的重型電單車與A所處的位置的距離約為一米多。
7. 嫌犯C人車倒地後,其所駕駛的重型電單車在地面(或界乎與鐵板之間的位置)向前滑行,並從後撞及連人帶車倒地由A所駕駛的電單車的尾部位置。
8. 上述碰撞使A連人帶車在該鐵板上滑行至滑出鐵板的前方。(事發後兩電單車的位置見卷宗第25頁的圖片)”

原審法院判決如下：

“由於涉案兩車的碰撞導致至少民事原告所駕的輕型電單車受損,而現時未能充份證實作為肇事兩輛電單車駕駛員的嫌犯及民事原告在事故

中具過錯，即只能認定二人均無過錯，則根據《民法典》第 499 條第 1 款第一部份的規定，因應該肇事每兩輛電單車的每一車輛對造成有關損害所具的風險，本法院認為應按比例分配責任，訂定民事原告所駕駛的輕型電單車與嫌犯所駕駛的重型電單車所應承擔的風險責任比例分別為 45% 及 55%。”

經分析兩部車輛具體情況，原審法院訂定上訴人(民事原告)所駕駛的輕型電單車與嫌犯所駕駛的重型電單車所應承擔的風險責任比例分別為 45% 及 55%，沒有明顯的不適當，應予以維持。

故此，上訴人所提出的上訴理由亦不成立。

#### 四、決定

綜上所述，合議庭裁定上訴人的上訴理由不成立，維持原審裁判。判處上訴人繳付 9 個計算單位之司法費，以及上訴的訴訟費用。著令通知。

2022 年 7 月 28 日

---

譚曉華 (裁判書製作人)

---

周艷平 (第一助審法官)

---

蔡武彬 (第二助審法官)